ARIPI ROMÂNEŞTI

ANUL III. Nr. 46.
25 AUGUST 1943



Director: Comandor
AL. DEMETR





















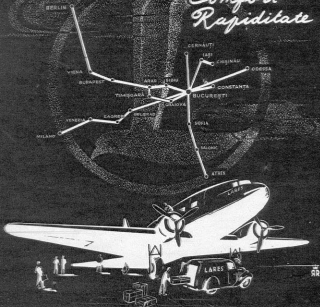


REVISTA „AR
ROMÂNEŞTI"
INTRAT IN AL III-
AN DE APARIŢ

LEI 20

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE **1943**

Siguranța
Comfort
Rapiditate



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

AL III-LEA AN

In ziua de 20 August 1941 — la o lună după declararea războiului sfânt — a apărut revista „Magazinul Aeronautic", **prima publicațiune a războiului nostru și în special a activității de luptă pe front a aviației militare române.**

Născută din dorința de a se pune la îndemâna luptătorilor aerieni și luptătorilor din fabricile industriei noastre de aeronautică, o publicațiune în care faptele de arme ale primilor și munca din interior a celorlalți să fie cunoscută și susținută în mod reciproc, revista „Magazin Aeronautic" s'a răspândit — in primele ei trei numere—pe front și în fabrici. Era o publicație modestă—ca orice început românesc—„familiară" în ceeace privește conținutul, întrucât se adresa unor suflete ce se cunoșteau și prețuiau reciproc și foarte ieftină, Subsecretariatul de Stat al Aerului înțelegând să ofere gratuit această revistă ilustrată luptătorilor aflați pe front și lucrătorilor noștri, gest care dealtfel dăinuește și azi.

După ocuparea Basarabiei prin luptele atât de glorioase ale armatei române—și in care tinerii noștri sburători au contribuit din plin cu bravura și sângele lor—revista „Magazinul Aeronautic" a apărut și în chioșcurile de ziare ale Capitalei și provinciei, fiind cerută și citită de publicul românesc, doritor să urmărească faptele de eroism ale aviatorilor români.

Și treptat, dela cele câteva pagini tipărite inițial pe o hârtie de calitate inferioară și în condițiuni tehnice limitate, revista noastră mai târziu denumită „Aripi Românești"—s'a răspândit pe front, în fabrici și în marele public într'un format de minimum 24 pagini, pe o hârtie specială adequată foto-montagiilor artistice ce se executau, având o copertă în două și trei culori, ajungând la capătul numai a 2 ani să egaleze—uneori chiar să întreacă—ținuta tehnică a revistelor ilustrate de propagandă străine cari inundă, printr'un foarte larg și înțelegător sprijin al propagandei din țările respective — Capitala, orașele și târgurile țării românești.

La acest succes de strat și „substrat" pur românesc, a contribuit din plin—în afară de sârguința lucrătorilor și conducerea instituției „Dacia Traiană", unde ne tipărim revista și cărora pe această cale le aducem mulțumirile noastre—talentul, sufletul și slova românească a distinșilor și credincioșilor noștri colaboratori, cari ne-au înțeles strădaniile și micul nostru gând—**Victoria Neamului**—ajutându-ne, prin pana lor, să fim pe placul luptătorilor, lucrătorilor și publicului românesc. Revista „Aripi Românești"—citită și apreciată azi și în capitalele țărilor aliate—a ajuns la un tiraj de 17.000 exemplare, iar dela 1 Octombrie 1943, în urma cererilor ce ni s'au făcut, la 30.000 de exemplare de fiecare apariție!

Pentru o revistă românească—citită numai de Români—rezultatul la care s'a ajuns în pragul celui de al III-a an de existență, constitue fără îndoială un mare succes! Meritul însă este al tuturor celor cari ne-au ajutat și în **special al Subsecretariatului de Stat al Aerului, care a cinstit conducerea și pe colaboratorii permanenți ai revistei cu încrederea lui, acordându-i largul și înțelegătorul său sprijin fără de care ar fi rămas de sigur, la primele ei începuturi! El are astăzi satisfacția de a fi deținut și împins către succes, o publicațiune ilustrată, de factură și conducere pur românească, citită numai de Români și pusă în slujba exclusiv a intereselor românești și a strălucitei aviații române!**

„ARIPI ROMANESTI"

Sburători! Revista „Aripi Românești" este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniștea cărora luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, inima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest război sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o misiune de război — o ieșire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de arme mai importante și decorațiunile de război obținute.





Senini și biruitori...
(S. M. P.
P. K. Stachelscheid)

Alimentarea avionului...
(Foto Teodosescu)





Comandor av. Comșa Livius, brav luptător aerian în acest războiu și unul din vechii instructori de bombardament și sbor de noapte. „Vechea gardă".



...stantaneu: cpt. Vodă, ...ăc şi Toma Virgil ...'un grup de bombardament
(Foto Cârâc)



Decorarea unui brav sburător...
(Foto Cârâc)



Şeful Statului Major al Aerului între sburători
(Foto Cârâc)





...Să vedeţi cum a fost...
Un sburător explică în mod sugestiv fazele luptei aeriene pe care a terminat-o victorios
(Foto Teodosescu)



Buna dispoziţie este în legătură cu munca şi sborul pe front



Un grup compact de sburători aflaţi pe frontul de Est
(Foto Cârâc)

„TREBUIE SĂ FII MAI PRESUS DE VIAŢĂ ŞI DE MOARTE, CONSACRÂNDU-TE TOTAL PATRIEI.

„TREBUIE SĂ-ŢI CONSIDERI SUFLETUL NEMURITOR ÎN SERVICIUL PATRIEI.

„DUPĂ CE AI DAT — PÂNĂ LA CAPĂT — TOATE FORŢELE TALE FIZICE ŞI SPIRITUALE, NU-ŢI DEZONORA NUMELE PREDÂNDU-TE VIU INAMICULUI".

(CODUL ONOAREI MILITARE JAPONEZE).

CRONICA RĂZBOIULUI

Operațiunile dintre 15 Iulie — 15 August 1943

de

ROMULUS SEIȘANU



Quadrimotor american forțat de vânătoarea românească să aterizeze *(S. M. P.)*



...e fumegânde ale unui bombar-...dier american doborât *(S. M. P.)*

Activitatea aviației beligeranților în mijlocul verei anului 1943 se poate împărți... două: aceea a aviației de luptă propriu... zisă în zonele bătăliilor de pe teatrele de război din răsăritul Europei și din Extremul Orient și aceea a aviației de bombardament, fie împotriva orașelor deschise, a populației civile și a monumentelor artistice și religioase, cu caracter terorist, fie împotriva obiectivelor militare.

Pe frontul oriental european — acolo unde s'au angajat giganticele bătălii de uzură și de material din regiunile Orel și Bielgorod; ca și celelalte bătălii cu caracter local de la sudul lacului Ladoga, dintre Viasma și Smolensk, dintre Orel și Briansk, din regiunea Donețului mijlociu, depe Mius și din sectorul Cubanului — aviația germană și cea română au contribuit într'o mare măsură la obținerea succeselor defensive prin sprijinul puternic ce -au dat trupelor de uscat, prin atacurile necontenite ce le-au susținut împotriva formațiunilor aeriene inamice, ca și împotriva obiectivelor militare și a mișcărilor de trupe din spatele frontului sovietic. Cum forțele sovietice au întreprins numeroase atacuri în scop de străpungere, atât pe Mius, cât și în spațiul capului de pod dela Cuban, *aviația română*, în colaborare cu cea germană, a îndeplinit misiunile grele ce i s'au încredințat în mod exemplar. *Rapoartele germane au subliniat de repetate ori atacurile încununate de succes ale avioanelor noastre de bombardament și de vânătoare în cursul luptelor ce s'au dat pe frontul Mius și în spațiul capului de pod Cuban. In ziua de 12 August, după un raport german, „o puternică formațiune de avioane de bombardament române a atacat cu efect deosebit de bun cazărmi și poziții de artilerie sovietice".*

Aviația germană de luptă și de bombardament în cursul marilor bătălii dela sud de Bielgorod, vest de Orel și vest de Viasma, a dat un sprijin prețios trupelor de uscat germane ușurându-le mult apărarea prin loviturile zdrobitoare ce le-a dat formațiunilor de tancuri, concentrărilor de infanterie și pozițiilor de artilerie sovietice; iar în luptele aeriene ea a doborât un număr mare de aparate dușmane.

S'a remarcat efectele bune ce s'au obținut de către avioanele speciale germane antitanc, chiar împotriva tipului greu T. 34 sovietic, care în celelalte campanii de pe frontul oriental se dovedise periculos prin blindajul și armamentul său.

In ziua de 1 August 1943 s'a executat primul atac aerian massiv împotriva României de către o formațiune de bombardiere grele nord-americane cu patru motoare de tipul „Liberator", — numite și „Fortărețe sburătoare" din cauza blindajului lor, considerat de constructorii să de peste Atlantic invulnerabil și a armamentului lor puternic.

ERIAN

ulus Scișann



Dotarea aviației militare a Statelor Unite cu acest tip de bombardier greu, a fost însoțită de o literatură de propagandă internațională, în care pe lângă elementul de reclamă specific americanilor, a intrat într'o măsură destul de largă, intențiunea de a intimida și alarma pe europeni, aziatici și africani cu capacitatea sa distructivă, superioară tuturor celorlalte bombardiere străine, amice, sau inamice. Și tot în scop de propagandă ; s'a dat numele de „Liberator" acestui aparat, ca un soi de deviză ce s'a dovedit a fi lipsită de sens.

Raid-ul massiv aerian nord-american din ziua de 1 August a. c. a avut un obiectiv militar de o incontestabilă importanță și valoare: zona petroliferă Câmpina-Ploești. Pentru îndeplinirea misiunii ce li s'a încredințat aviatorii americani ce au format echipagiile formațiunii de bombardiere grele „Liberator" au primit instrucțiunile necesare. Acea formațiune de bombardiere a făcut parte din armata a 9-a aeriană a Statelor Unite, — armată adusă de câtva timp în Africa de Nord cu scopul de a organiza raid-uri la mari distanțe în Europa de sud-est și centrală.

Cum s'a organizat și executat raid-ul din ziua de 1 August 1943 împotriva României?

Ca să poată avea efecte distructive întinse, s'au concentrat pe aerodromurile din zona litorală a Cirenaicei, între Bengazi și Tocra, un număr de circa 150 de bombardiere grele cu câte patru motoare de tipul „Liberator", cu o protecție însă redusă de avioane de vânătoare din cauza distanței mari ce separa bazele lor de obiectivul determinat: regiunea petroliferă Câmpina-Ploești. Distanța dus și întors cu ocolurile necesare, a fost de aproape 4000 km. Formațiunea aeriană americană, împărțită în două, a zburat la o altitudine de maximum 10.000 m. până în apropierea zonei noastre petrolifere, de unde a coborât până la câteva sute de metri spre a atinge obiectivele.

Din jurnalul de bord al unui aviator american, ce a participat la acel raid și al cărui aparat a fost doborât în regiunea Ploești, reese că viteza a fost între 350-360 klm. la oră și altitudinea maximă 10.000 m. Deasupra teritorului nostru atacul s'a dat de către 125 de aparate, dar el n'a putut fi executat concentric și conform planului studiat în Africa, deoarece formațiunea de bombardiere americane n'a beneficiat de elementul-surpriză. Ea fusese semnalată de germani înainte de a trece Balcanii. Numai o parte din aparate au pătruns în zona petroliferă unde au aruncat bombe fără să fi reușit a provoca distrugeri mari. *Atacate de aviația de vânătoare și de artileria antiaeriană, germană și română, avioanele de bombardament americane au suferit pierderi dintre cele mai grele în raport cu numărul lor. Pe teritoriul nostru au căzut 41 de aparate dintre care câteva intacte.*

Numeroase aparate fiind avariate grav au căzut în Bulgaria și Turcia; iar altele au aterizat forțat, sau au dispărut în mare. Așa că procentajul pierderilor generale a trecut de 70 la sută, CEEA CE ESTE FARA PRECEDENT IN ISTORIA RĂZBOIULUI AERIAN.

Subsecretarul de stat al aviației Statelor Unite a declarat în Mai a. c., că aviația de bombardament americană, care a executat repetate incursiuni în Germania a suferit pierderi relativ mici în raport cu numărul aparatelor, procentajul netrecând de șase la sută.

„Desigur — a adăugat el — dacă procentajul pierderilor s'ar ridica la 10 la sută, asemenea pierderi ar fi insuportabile chiar pentru o aviație puternică cum este aceea a Statelor Unite".

S'a constatat însă că în atacurile teroriste anglo-americane din ultimele două luni, procentajul pierderilor americane înregistrate a trecut de 10 la sută; pe când atacul celor 125 de bombardiere grele americane din ziua de 1 August a. c., împotriva noastră, cu obiectivul, instalațiile industriale petrolifere din regiunea Câmpina-Ploești, *s'a soldat cu un procentaj de pierderi totale de peste 70 la sută.*

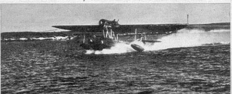
Acest rezultat fără precedent, a scos în relief organizarea excelentă a apărărei noastre aeriene și antiaeriene, valoarea combativă și spiritul de sacrificiu al admirabililor noștri vânători, care în colaborare strânsă cu cei germani, au susținut lupte grele împotriva unui adversar excepțional de puternic în condițiuni ce le-au asigurat una dintre victoriile ce va rămâne înscrisă în paginele istoriei armei aviației noastre.

Insuși comunicatul ce l-a dat publicității comandamentul armatei americane din Africa de nord privitor la raid-ul din 1 August 1943 împotriva României a recunoscut că *formațiunea aeriană americană a întâmpinat o reacțiune extrem de puternică din partea aviației de vânătoare și a apărării antiaeriene, din care cauză și pierderile sale au fost severe.*

Ministrul de război al Statelor Unite, d. Stimson, *a recunoscut și el procentajul urcat al pierderilor suportate de formațiunea de bombardiere americană în atacul regiunii petrolifere din România.* Dacă ținem seamă de valoarea comercială a unui aparat tip „Liberator" — circa 150 milioane lei până la 170 milioane lei — cași de membrii echipagiilor bombardierilor „Liberator" — câte 9 cel puțin de fiecare aparat — *reese că pierderile materiale suferite de aviația Statelor Unite, în acel raid, se cifrează la aproape 10 miliarde lei ; iar în efective, — morți, răniți, dispăruți și prizonieri — la peste 1000 de piloți, navigatori, observatori, radiofoniști, mitraliori ș. a.*

Aviația de bombardament anglo-americană a continuat incursiunile sale cu caracter terorist, atât împotriva orașelor din Germania, cât și a celor din Italia. In deosebi au suferit distrugeri considerabile în urma repetatelor atacuri teroriste, orașele Hamburg, Torino, Milano, Napoli. Roma a fost a doua oară atacată în ziua de 12 August de către avioanele grele de bombardament anglo-americane care au lansat bombele explosive și incendiare asupra cartierelor de locuințe și monumentelor religioase și artistice, dela o mare înălțime.

Englezii și americanii pretind că prin asemenea atacuri teroriste împotriva orașelor italiene ei urmăresc înlăturarea guvernului mareșalului Badoglio și constituirea unui guvern, care să accepte capitularea necondiționată. Poporul italian, cu toate suferințele ce le îndură din partea celor ce practică asemenea metode condamnabile în războiul aerian, este hotărât să continue lupta alături de Germania pentru apărarea independenței sale.



SUBLOCOTENENTUL AVIATOR DUMITRESCU VALERIU

Dela unul din cei mai buni prieteni ai Sublocotenentului aviator Dumitrescu Valeriu, am primit rândurile de mai jos, pe cari le publicăm ca un pios omagiu adus memoriei, bravurei și tinereții sănătoase nu numai a acestui sburător distins, ci a întregei lui promoții. Din 9 sburători cari s'au prezentat în primele zile ale lunei Iunie 1940 la la o eroică Flotilă de bombardament, mai trăesc doar 2. Ceilalți, cărora am avut cinstea de a le strânge mâna la despărțirea mea de o unitate dragă, au căzut pentru patrie în vâltoarea grelelor lupte aeriene dela Răsărit.

Chipurile lor purtate pe aripile și în inimile celor cari i-au iubit și prețuit — sunt încă prezente, luminând calea glorioasă a aviației noastre militare.

D.

Sublocotenentul aviator Dumitrescu Valeriu s'a născut la Ploești în anul 1920, dintr'o familie de militari.

După terminarea studiilor liceale se înscrie la școala de aviație. Se remarcă și este repartizat la „bombardament". Din toată promoția, 9 au fost aleși pentru aparatele *„Heinkel"*.

Inaintat ofițer în vara anului 1940, e trimis la flotila dela Brașov și mai târziu la București ca instructor până la începerea războiului.



Pleacă pe front cu entuziasmul tinereții și nepăsarea de moarte, caracteristica aviatorilor. La toate îndemnurile de prudență răspunde râzând, că unui aviator îi stă bine numai în avion și că „moartea cea mai frumoasă este aceea care vine pe neașteptate". De o modestie rară, foarte puțin a vorbit de activitatea lui în timpul campaniei.

Se întoarce de pe front maturizat, în ochi cu adâncimea celor văzute și trăite, iar în buclele lui negre cu fire de păr alb — la 21 ani.

Pe pieptul lui voinic, cu cele mai frumoase decorații „Virtutea Aeronautică" clasa „Crucea de Aur" cu 2 barete, „Coroana României" cu spade și panglică de „Virtutea Militară" și „Crucea de Fier" cl. II.

Totuși în fond acelaș copil, bun, modest și de o delicatețe femenină, în lume cu o ținută atât de frumoasă că uimea, la tinerețea lui.

Il înzestrase Dumnezeu și cu o frumusețe fizică, rară la un bărbat.

Am în față faptele lui de arme — sunt multe — spicuiesc din cele 30 de misiuni la inamic, câteva:

In ziua de 22 Iunie 1941 formând echipajul cu Cpt. Floareș, au fost singurii care au bombardat aerodromul Sud-Chișinău, unde se găseau 9 avioane inamice.

Sburând sub 100 m. au atacat pentru a treia oară aerodromul incendiind trei avioane și avariind probabil pe celelalte, fără a ține seamă că au rămas singuri, fără protecție deasupra obiectivului.

La 12 Iulie 1941, deși nu avea pregătire specială pentru sbor de noapte, s'a oferit a lua parte ca pilot la bombardarea aglomerărilor de trupe din zona Sorguța — unde a obținut un efect puternic, cu toată reacțiunea A. A. a inamicului.

S'a achitat de misiunea sa de pilot, cu toate greutățile impuse de întuneric și de atmosfera nefavorabilă.

La 9 Iulie 1941, a participat în calitate de pilot, la bombardarea gării Tighina. Reacțiunea A. C. A. a inamicului a fost extrem de puternică, combinată cu atac de vânătoare. In cursul luptei, echipajul său a doborît două avioane inamice.

La cererea observatorului, cu tot focul inamic, s'au îndreptat spre podul dela Tighina, care a fost bombardat.

Și așa a continuat cele 30 de misiuni când ca pilot când ca observator, până după terminarea primei campanii.

In Noembrie 1941 se întoarce în București, fiind repartizat la aerodromul dela Pipera.

In primăvara anului 1942 începe sborul fără vizibilitate, dela Popești-Leordeni. Conștiincios la extrem, făcea sboruri peste orele reglementare, avea dintre toți cel mai mare număr de ore de sbor — vroia să fie stăpân pe deplin pe cunoștințele lui.

Peste puțin avea să termine școala și să fie el însuși instructor.

Soarta însă a vroit altfel și în noaptea de 2 Iulie 1942 s'a prăbușit cu avionul dela 200 m. — venind la aterizare, frângându-și pentru totdeauna aripile; sufletul lui frumos și-a luat sborul în înălțimile care-i erau atât de dragi, lăsând în urma lui durerea imensă a părinților și a celor care l-au cunoscut și care niciodată și prin nimic — nu va putea fi ștearsă.



MEDALIOANE

Stimate Domnule COMANDOR, *)

Am observat în minunata Dvs. revistă, pe care o urmăresc dela primul număr, publicate diferite articole de înălţare a eroilor noştri aviatori. Deşi n'am putut da toată puterea evocatoare slovelor mele, totuşi vă rog Domnule Comandor publicaţi şi articolul meu, despre Locot. av. Urâtu I. Nicolae, ca o modestă încurajare pentru un viitor colaborator al revistei Dvs.

Cu profund respect
B. CLOŞCA
elev
Alba-Iulia

Locot. Aviator

URÂTU I. NICOLAE

IN dimineaţa zilei de 22 Iunie 1941, Slt. av. Urâtu N. sburătorul acela cald şi stăpân pe sine decolează cu bombardierul lui pentru apărarea Patriei, apărare de care era atât mândru şi conştient.

In luptă cu câteva „Rata" a fost doborât de vrăjmaş, pe pământul basarabean, pământul pe care cu două decenii înainte s'a jertfit şi tatăl lui pentru acelaş sfânt ideal. A fost prima jertfă a aviaţiei noastre. Primul sânge care a unit parcă cele două regiuni îndepărtate, dar tot atât de scumpe în simţirea patriotismului lor cald; primul sânge care cerea răzbunare.

Departe de el, într'o comună ardeleană, stă singură acum mama lui „puţintică la trup, incovoiată de ani şi trudă", veşnic cu lacrimi în ochi şi al căror albastru s'a şters aproape complet, mândră însă că fiul ei şi-a făcut datoria.

Inainte de moarte — desigur gândul lui Nae a sburat spre o copilărie nevoiaşe, spre greutăţile cu care s'a luptat o mamă singură acum, umilă şi săracă, părăsită şi uitată într'un colţ de sat...

Sburători! Dumnezeu să vă lumineze calea mai departe întru împlinirea grelei, dar prea nobilei voastre meserii, pentru binele Patriei şi pentru gloria ei.

B. CLOŞCA
elev
Alba-Iulia

*) Din partea unui tânăr ardelean, elevul de liceu Băluţă Cloşca, am primit scrisoarea şi „medalionul", pe care-l publicăm mai sus pentru sentimentele frumoase ale acestui tânăr şi pentru cultul pe care-l păstrează celor ce s'au jertfit pentru Patrie.

Locot. C-dor av.

CORNELIU BĂTĂCUI

Primul ofiţer superior sburător căzut în luptă pe front. Bătăcui — nume de rezonanţă neaoş românească — a intrat în războiul neamului cu tot avântul şi cu toată credinţa în victoria finală.

Ardelean, din vremelnicile ţinuturi ocupate, nădăjduia să retrăiască zilele fericite de odinioară în căsuţa lui de *acolo* aşezată pe culmi ce întodeauna au fost ale românimei.

Infocat şi luminat naţionalist, înţelegea, era convins că drumul către meleagurile copilăriei lui trece prin câmpiile Basarabiei desrobite şi peste înfrângerea celor fără de Dumnezeu.

Nu a avut însă parte să lupte prea mult! Comandant al unei escadrile de recunoaştere îndepărtată a ţinut să participe din primele clipe la vâltoarea luptelor aeriene, alături de camarazii şi subalternii lui. Şi acolo, sus, la mii de metri înălţime, a primit lupta inegală a inamicului: mai multe avioane Rata s'au năpustit asupra lui, prăvălindu-l!

Sufletul lui pluteşte însă mai departe printre noi; sburătorii lui îl poartă în toate „ieşirile" lor eroice şoptindu-i cu duioşie numele lui de român neaoş: Bătăcui!...

UN CAMARAD

Onor.
Redacţia şi Administraţia
Revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI"

BUCUREŞTI
Str. Sărindar Nr. 9 etaj. I.

Subsemnatul Butnaru Dumitru din Iaşi str. Dragoş Nr. 14 răspunzând apelului Dvs. publicat în revista „Aripi Româneşti" *al cărei cititor frecvent sunt, am onoare a vă trimite mai jos o fotografie precum şi toate datele privitoare pe fiul meu BUTNARU EUGEN din Flotila 2 Observaţie Adj. aviator pilot.*

Adj. av.

BUTNARU EUGEN

A executat 44 misiuni la inamic.

In toate misiunile a adus atât materialul cât şi echipajul neatins la teren, în campania 1941-1942, drept care a fost răsplătit cu următoarele decoraţii:

1. — Ordinul VIRTUTEA AERONAUTICA de răsboi cu spade clasa CRUCEA DE AUR cu prima baretă. Brevet Nr. 900 din 20 Februarie 1942.

2. — VIRTUTEA MILITARA DE RAZBOI clasa II-a. Brevet Nr. 2162 din 29 Iulie 1942.

3. — CRUCEA SERVICIUL CREDINCIOS cu spade clasa II-a. Brevet Nr. 2557 din 1 Septembrie 1942.

Fiul meu Butnaru Eugen din Flotila 2-a Observaţie ale cărui date am arătat mai sus se află dispărut dela data de 22 Decembrie 1942 la Morozovskaya.

Primiţi vă rog deosebita mea stimă odată cu mulţumirile mele.

BUTNARU DUMITRU

CONTRIBUŢIA INDUSTRIEI AERONAUTICE ROMÂNEŞTI LA RĂZBOIUL AERIAN

de Comandor inginer av. C. NICOLAU
Director Construcţii Tehnice S. S. A.



VIONUL, una din cele mai tinere dintre invenţiile moderne, a schimbat total aspectul războiului clasic. Numai graţie unei aviaţii puternice o armată îşi poate asigura libertatea de acţiune, îşi poate multiplica aproape la nesfârşit posibilităţile de isbire şi grăbi eficacitatea unei lupte în sensul victoriei.

Insă o aviaţie puternică implică pe lângă un personal format şi curajos, un material care să răspundă cerinţelor şi să fie cel puţin comparabil cu al inamicului. Deci dacă la primul aspect al unei aviaţii moderne apare ca prim factor personalul, cu toate cerinţele care i-se impun, un alt aspect nu mai puţin important este acela al materialului.

Intr'adevăr, comunicatele oficiale au vorbit de nenumărate ori de victoriile aviatorilor noştri pe front şi foarte puţine persoane ştiu însă că aceste victorii au fost câştigate cu un material românesc care reprezintă o concepţie şi o realizare românească.

In articolul de astăzi ne propunem ca să aruncăm câteva lumini asupra problemei materialului de aviaţie, aşa de puţin cunoscută marelui public.

Procurarea materialului volant necesar dotării unei aviaţii moderne pune o serie de probleme, fiecare din ele de o egală importanţă. Aşa, de exemplu, pentru ca să poţi să fabrici avioane trebue să planifice şi să se organizeze industriile necesare pentru uzinarea celulelor, a motoarelor şi a nenumăratelor instrumente de bord, echipamente şi accesorii.

Aceste industrii trebuesc în aşa fel organizate şi desvoltate, încât produsele uneia să se armonizeze cu cererile celorlalte, în scopul de a ajunge la un ritm de fabricaţie care să satisfacă atât nevoile de material impuse de program, cât şi piesele de schimb necesare întreţinerei şi reparaţiei.

O altă problemă ridicată de existenţa industriilor este aceia a formărei mâncii de lucru, formare care trebue făcută metodic, căci specializarea cere timp.

Problema este cu atât mai grea când se pune pentru o ţară agricolă. Era cazul nostru.

Un alt aspect este acela al procurărei materiilor prime, fie din interior, fie din afara ţării. Aprovizionarea trebue făcută în aşa [illegible], încât uzinarea să poată decurge normal, într'un lanţ neîntrerupt pentru a putea evita goluri de fabricaţie şi a reuşi să scoatem numărul necesar de avioane la timp.

Soluţionarea problemei fabricaţiei, v'o puteţi imagina, este cu atât mai complexă în cazul unui avion, cu cât se ţine seama că în componenţa lui, a motorului şi a instrumentelor intră mii şi mii de piese şi zeci şi zeci de organe şi accesorii diferite care implică o diversitate de fabricaţie ce se întinde pe toate gamele de uzinaj, începând cu piese de o fineţă de ceasornicărie şi terminând cu acelea de aspect massiv.

Pentru a da o idee de efortul care este necesar pentru fabricarea propriu zisă a unui avion, cu motorul şi cu instrumentele lui, este deajuns să amintim, că dacă de exemplu pentru uzinarea acestuia s'ar cere în mediu 18.000 ore de lucru, atunci la fabricarea lui sunt necesari 90 de oameni specializaţi în diferite branşe şi care ar trebui să lucreze o lună de zile, câte 8 ore pe zi.

Cum mâna de lucru specializată nu se poate impro-



Lucrătoare într'o uzină de avioane românească.
(S. M. P.—P. K. Stachelscheid)

Sala de strungărie a unei fabrici de avioane.

Sala de construit pionuri a unei mari uzine de aviaţie române.
(S. M. P. — P. K. Stachelscheid)

(S. M. P.—P. K. Stachelscheid)

viza, când nevoile de supraproducţie o cer (aşa cum de doi ani şi jumătate această problemă se pune continuu Industriilor noastre Aeronautice), atunci ca să se ajungă să se sporească numărul avioanelor fabricate se sporeşte numărul orelor de lucru pe zi efectuate de lucrător, ajungându-se dela 8 la 12 ore.

In legătură cu aceasta şi ca să precizez efortul făcut de Industriile Aeronautice Române, voiu aminti că au fost epoci când lucrătorii noştri au lucrat până la epuizare, adevăraţi eroi ai muncii, anonime opiniei publice, având doar satisfacţia efortului lor şi mângâierea rezultatelor de care comunicatele oficiale vorbeau că aviatorii noştri le-au obţinut pe front.

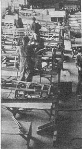
Şi aceasta nu-i decât un aspect al problemei.

Un alt mare aspect asupra căruia ne propunem să atragem atenţia este acela al asistenţei tehnice.

Pentru ca un avion să poată fi întrebuinţat în cele mai bune condiţiuni şi în siguranţă, trebue îngrijit, trebue întreţinut conform unor prescripţiuni bine determinate, alimentat, controlat, etc.

Echipe întregi de mecanici, servanţi şi controlori sunt chemaţi ca să urmărească zilnic materialul, să-l cureţe şi să-l alimenteze, să-i supravegheze mersul şi să-i asigure disponibilitatea de întrebuinţare la fiece moment.

Şi aceasta nu e totul; fiecare avion, motor, instrumente de bord şi accesorii trec la un anumit număr de ore fixat pe baza experienţei la revizuiri parţiale, apoi după alt număr de ore la revizuiri generale, iar în caz de accidente, în reparaţie.



Pentru a vă da o idee ce înseamnă de exemplu o revizuire generală, este suficient să amintim că aceasta cere un număr de ore de lucru, de lucru de specialitate cari reprezintă cam jumătate din numărul total al orelor de fabricaţie a avionului.

Se înţelege prin urmare că alături de organizările de care am vorbit până acum, apar atelierele de revizuiri şi reparaţii, mobile, semi-fixe şi fixe.

Dacă considerăm operaţiile de fabricaţie, de asistenţă tehnică din unitate şi pe urmă de revizuiri şi reparaţii, vedem că toate implică pentru o funcţionare normală şi armonică, o organizaţie tehnică ce depăşeşte obişnuitul şi care în anonimatul efortului ei asigură armei aeriene funcţionarea ei în cele mai bune condiţii, încât să poată duce sburătorii la victorie.

Ca să dăm o idee mai clară asupra efortului pe care îl cere un avion în linie, este suficient să menţionăm că acesta reprezintă în dosul lui aproximativ 50 de oameni, care trebue să pună la contribuţie creerul şi munca lor specializată pentru ca să se poată realiza rezultatul aşteptat.

Scriind aceste câteva rânduri nu m'am gândit la propagandă, ci *am vrut doar ca să arăt cititorilor „Aripilor Româneşti" efortul celor mulţi şi anonimi, care au activat şi activează în cadrul Tehnicei Aeronauticei Româneşti şi care merită larg un omagiu şi pe această cale.*

Comandor av. C. D. NICOLAU



...andorul aviator Alecu Demetrescu, directorul revistei



Revista



O revistă ilustrată are „stilul ei de viaţă", ca să spunem aşa. Ea, prin faptul că este „ilustrată", trebue să îmbrace haine cât mai luxoase şi cât mai variate. O asemenea revistă trebue, adică, să-şi schimbe înfăţişarea vestimentară — fotografii, desene, fotomontagii, texte — dela număr la număr.

Ceea ce este permis în alte reviste (literare, tehnice), nu este permis în revista ilustrată. Revista literară întrebuinţează, de pildă, cu deosebit succes, aceleaşi vignete în diferite numere de apariţie. Revista ilustrată nu poate beneficia nici de acest minim avantaj grafic, dacă o voim într'adevăr proaspătă.

Când revista ilustrată are un caracter general de magazin cu informaţiuni, este desigur o uşurare în ceea ce priveşte pregătirea materialului redacţional. Marile reviste magazin au acest mare atout de a-şi organiza repede paginaţia.

Când revista ilustrată are un obiectiv restrâns — aviaţia, cum este cazul revistei noastre, — lucrurile se complică puţin, prin aceea că materialul demn de a fi tipărit trebue adunat şi selectat în funcţie de progresele obiectului vizat, mai ales când acest obiect are importanţa pe care o are neîndoios aviaţia în actualul războiu.

*



Revista „Aripi Româneşti" a apărut la începutul acestui războiu din tripla necesitate de a informa publicul din interior asupra războiului aerian român şi internaţional, de a duce veşti pe front ostaşilor luptători despre stările din ţară şi din toată lumea, în legătură cu aviaţia şi de a fi o publicaţie de înflăcărare către sbor a tineretului românesc.

Trebuia această revistă!

Că este aşa, este şi faptul că ea s'a impus publicului cititor. Pentrucă nu este puţin lucru să porneşti dela un tiraj de 3000 exemplare, pentru ca după un an să atingi 8000 exemplare, iar după doi ani 20.000. In Octombrie anul acesta revista se va tipări în 30.000 exemplare şi sperăm ca la sfârşitul anului să atingem, dacă nu să depăşim, tirajul de 40.000 exemplare.

Din înşiruirea acestor cifre se poate vedea că revista îşi atinge, cu trecerea timpului, tot mai din plin ţelurile, ridicarea tirajului fiind cel mai bun indiciu în acest sens.

*

Lăsând la o parte orice falsă modestie şi trecând, mai ales, peste consemnul strict al directorului nostru, vom mărturisi aci că fără prezenţa comandorului aviator Alecu Demetrescu în fruntea noastră, noi cei ce robotim zilnic la plămădirea paginilor revistei „Aripi Româneşti" nu am fi putut niciodată să realizăm ceea ce am realizat. Sburător vechiu şi încercat, om de ales condei, cu o înaltă ţinută morală, cu noui principii estetice, acest om ne-a fost şi ne este nu numai un „director", ci şi un frate mai mare, iar când nevoia o cere, sau când el socoteşte că realizarea artistică a revistei nu-i întreagă, uită că e colonel, desbracă haina, suflecă mânecile cămăşii şi lucrează la cot cu noi până când plinirea se apropie de adevăr.

Desigur oricine îşi poate închipui cât de antrenant pentru noi este acest fel de a fi al directorului nostru...

Din redacţie va trebui să însemn aci numele desenatorului şi caricaturistului Gion, redactorul nostru artistic. Lucrează lângă noi dela apariţia revistei. Un tur de forţă, este de recunoscut... Pentrucă acest trăsnit al condeiului care schimonoseşte chipurile, este unul din cei mai nestabili oameni pe care mi-a fost dat să-i întâlnesc. Lucrează foarte dezordonat în general, plachează pe oricine atunci când el are anumite ale lui socoteli, dispare subit în toiul lucrului; dar oridecâte ori a fost vorba de „Aripi Româneşti", a fost prezent...

Rare au fost cazurile când Gion „ne-a încuiat" şi niciodată această figură de text redacţional nu a fost definitivă. Dovadă că revista a apărut fără suferinţe şi la timp.

Din redacţie mai socotim şi pe confratele Ghiţă Predescu, datorită căruia revista apare fără aşa zisele greşeli de tipar.

Şi tot din redacţie ne-a plăcut să socotim pe toţi colaboratorii noştri externi. Cel mai asiduu dintre ei a fost, până la eroica lui moarte, sublocot. av. rez. Ion Istrăteanu, sburător emerit şi om de condei... In ordine notăm numele domnilor căpit. av. C. Coravu, S. Lt. av. rez. Grigore Olimp Ioan, Lt. av. rez. Ion Băleanu, ultimii doi ziarişti de talent şi sburători asijderea. Apoi menţionăm cu bucurie de a fi avut în paginile revistei noastre articole semnate de domnii: General av. C. Argeşanu, Lt. Col. Bungescu, Cpt. C-dor. Iacobescu, Col. dr. Dobreanu Ion, Cpt. av. Dem. Ben. Cârâc, Cpt. C-dor av. Iosifescu, Dr. Liviu-Câmpeanu, Cpt. obs. Petrescu Ion, Cpt. av. Nicolae Grigore, I. M. dela Aldea, ataşatul de presă al Spaniei, Virgil Carianopol, Lt. par. Soverth Ştefan, I. D. Pietrari, Ion Băleanu, Lt. av. Popescu-Ciocănel, serg. t. r. Scheeser Horst, Lt. Petre Paulescu, Cpt. Geo Pajişte, serg. t. r. Ion Panait, S. Lt. Radu Boldur, Ion Bălan, Cpt. av. Mircea Cioroiu, Cpt. George Pârvulescu, Eug. V. Haralambie, Ion Th. Ilea, Slt. av. Dan Vizanty, etc. Acestea spuse despre redacţie, să facem o plimbare... tipografică.

Sistemul de tipărire la tiefdruck (sau fotorotogravură, sau heliogravură) implică o serie de operaţiuni de ordin artistic şi... chimic, execuţia grafică venind numai pe urmă. Pentru realizarea revistei sunt utilizaţi o serie de specialişti cari sunt, ni se pare, mai mult artişti decât tipografi. Intreaga aparatură tehnică — tipografică



Atelierul de zeţărie al tipografiei „Dacia Traiană", unde se lucrează revista



Atelierul de maşini plane

Legă...

Aripi Românești

este pusă sub conducerea domnului N. Ionescu, șeful secției tiefdruck din tipografia „Dacia Traiană". La montàj, pentru noi cea mai dificilă etapă, este as domnul Virgil Varga. Aci se realizează organizarea în pagini a revistei plămădită în redacție. D. Varga este ajutat de d-rele Filipina Susa, Z. Ștefănescu, Constanța Dumitrescu, Eufrosina Topilescu, Elvira Calciu și de tânărul Dinescu.

La secția gravură cei cari asudă la apariția revistei sunt domnii Gheorghe Varga, Moldoveanu Ion, Oană Butică, Iancu Dumitru și Iancu Aurel.

Militare de Aeronautică, am ajuns să avem cheltueli de tipar și regie care se urcă azi la circa un milion lei lunar.

Desigur, marele efort material este consumat de tipografie, deoarece o singură factură pentru apariția unui singur număr se cifrează în mod obișnuit la 300.000 — 550.000 lei, după numărul paginilor și bogăția prezentării fotografice. Diferența de cheltueli se repartizează între salarii, cheltueli de expediție, chirie, furnituri de birou, taxe și impozite către stat, etc...

Se va putea aprecia ușor de oricine că pentru a scoate o revistă cu prețul de lei 20 pe piață, îi trebue direcției o gospodărie atentă și, pentru a-și atinge din plin țelurile de propagandă propuse, îi trebue neapărat sprijinul oamenilor de înțelegere.

Subliniem cu bucurie că am aflat acest sprijin atât la domnul Ministru al Aerului General de Escadră Gheorghe Jienescu, cât și la d. Secretar General al Aerului Comandor Inginer Nicolae Popp. Nu putem să nu subliniem atenția de care revista „Aripi Românești" s'a bucurat din partea comitetului de Propagandă al Aerului, precum și din partea Serviciului Militar de Propagandă.



De asemenea nu vom neglija să arătăm sprijinul de care ne-am bucurat din partea industriilor aeronautice de războiu, la cari am aflat o totală înțelegere.

Și, mai cu seamă, nu vom putea să încheem acest articol fără a pomeni de primirea făcută de către publicul cititor revistei, numai astfel putând să atingem tiraje care fac cinste unei publicațiuni ilustrate.

Cu încredere în misiunea națională ce avem de împlinit dela tribuna publică a revistei „Aripi Românești" și cu înțelegerea tuturor iubitorilor de aripi și sbor românesc, pășim în cel de al treilea an de regulată apariție, cu încredere în forțele noastre și în biruința întreagă a Țării și Neamului nostru.

LADMISS ANDREESCU
Primul-redactor al revistei

Dela stânga la dreapta:
Rândul I: Moldoveanu Ion, gravor; Gion, redactorul artistic; † Ion Istrăteanu, redactor; Ladmiss Andreescu, primul-redactor; Nicolae Ionescu, șeful secției tiefdruck;
Rândul II: Schweninger Ion, mașinist; Gh. Varga, gravor; Iancu Aurel, gravor; Bodani Iosif, mașinist; Biber Aron, mașinist; Virgil Varga, foto-monteur și Iancu Dumitru, gravor

La secția mașini sunt domnii Schweninger, Biber Aron, Moldoveanu Petre, Podan Iosif.

La secția zețărie aflată sub conducerea domnului Vasile Dumitrescu, echipa care de mai bine de doi ani ne lucrează revista, este condusă de d. Ionete Petre și compusă din domnii Grigore Dumitrescu, Constantin Onescu, Vasile Dobrescu, Ermil Ștefănescu, Bun Pavel și Ilarie Ionescu.

La secția mașini plane, unde se lucrează tipăriturile obișnuite ale revistei, șef este d. D. Teodorescu.

O secție de deosebită importanță este aceea fotografică, unde ni se execută toate clișeele. Secția este condusă de d. Ștefan Gheorghiu și compusă din domnii Dumitrescu Gh., Constantinescu Al., și d-ra Lidia Svobodă.

La secția legătorie dăm piept cu d. Ștefan Mușetescu (celebrul nea Fănică al tipografiei), care face el ce face și atunci când revista iese cu întârziere dela celelalte secții, o aduce la timp potrivit...

De aci, dela legătorie revista ia drumul abonaților prin serviciul nostru administrativ, unde lucrează d-ra Constanța Moraru și d. Aurel Pioda și drumul vânzării pe piață în toată țara, difuzarea fiind făcută prin societatea anonimă „Interpress".

Se vede deci că revista „Aripi Românești" trece prin multe mâini dela concepție până la cititor. Se mai vede că truda publicării unei asemenea reviste este destul de grea. Se unesc atâtea eforturi diferite, pentru ca rezultatul să fie satisfacția pentru acești muncitori de diferite categorii că au pus în mâna cititorului o revistă elegant tipărită și precis informată.

*

Dar efortul material al revistei? Nici acesta nu este de neglijat. Pornind, în August 1941, dela o cheltuială de circa 20.000 lei, cât a costat primul număr al revistei tipărit în Tipografia Școlilor

SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE EDITURĂ ȘI ARTE GRAFICE „DACIA TRAIA[NĂ]"
STR. SĂRINDAR Nr. 5-7-9

Legea Nr. 184 Monit. Oficial Nr. 60/942
Jurn. Cons. Min. Nr. 425 M. O. Nr. 51/941
TELEFOANE:
CENTRALA 3.84.36
CONT C. E. C. Nr. 477

(T)

București, 19 Iulie

FACTURA Nr. 725

Onor. Subsecretariatul de Stat al Aerului
Revista "ARIPI ROMANESTI"
Str. Sărindar Nr. 9 — LOCO

Comanda Nr.	Exemplare		Lei	B.	Lei
1915	17.000	"Aripi Românești" Nr. 44-45			
		în 48 pagini Tiefdruk, cu una			
		culoare în plus la 5 pagini			
		6000 exemplare	245.100.-		
		11.000 " a 23.400.-%o	257.400.-		50250[0]
		Un cilindru de culoare			1800[0]
		Pentru una culoare în plus			
		la 5 pagini a 1250.-%o			2125[0]
	1.500	Afișe Nr. 6			260[0]
			Lei		54435[0]
		(Cinicisutepatruzecișipatrumii treisutecincizeci)			

544.300 / 5.410 / 549.700

Timbre loco = 5450.-

10.VII.942

Factura unui singur număr al revistei „Aripi Românești" se ridică la 544.350 lei, numai pentru tipar. La această sumă se adaugă cheltuelile de expediție, salarii, chirie și întreaga regie

20 IULIE

Ziua aviației



La București: M. S. Regele, Conducătorul și d. Președinte al Consiliului în timpul slujbei religioase la Monumentul Aviatorilor (S. M. P.)

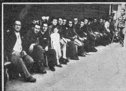
Sburătorii și-au săr
rit patronul, al treilea
inceputul războiului
ziua de 20 Iulie 1943.

Strânși uniți în
Regelui, al Conducăto
al stindardelor și avi
lor lor, aviatorii noșt
înălțat fierbinte rug
biruință către Cel
puternic și au jura
răsbune morții glorioa
noastre aripi luptând
la definitiva isbândă.

Dăm aci câteva as
dela serbările aviatic
20 Iulie 1943.



La o flotilă de informație: în timpul sborului



La informații: mari mutilați în timpul serbăriior



La informații: Slujba religio



La vânătoare: un grup de asistenți



La o regiune aeriană: în timpul slujbei

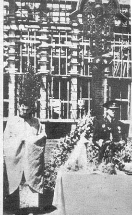


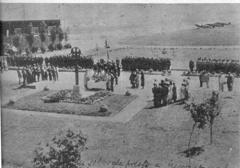
La informații: Compania de ono cu drapel


...toare: Cpt. C-dor. ... vorbind ostașilor


In Capitală: Ministrul sburătorilor și comandantul Regiunii Aeriene


La vânătoare: Slujba religioasă


La bombardament: Comandantul unei flotil... vorbind asistenței


La bombardament: în timpul slujbei religioase


La informațiuni: Jerbe de flori pentru eroii căzuți


La informațiuni: Corpul ofiterilor germani și români în timpul solemnității


La bombardament: defilarea

ALARMA!

LA O BATERIE ROMÂN
SEMI-GREA, CARE LUPT
PE FRONTUL DE RĂSĂR



Pândarii bateriei, orânduiţi pe cele patru direcţii cardinale, scrutează cerul cu binoclurile, gata să dea alarma de îndată ce avioane bolşevice şi-ar face apariţia.



Avioane bolşevice şi-au făcut apariţia. Servanţii altimetrului stereoscopic le-au prins în aparatele lor, pe care înregistrează o serie de elemente. Acestea sunt transmise sincronic şi instantaneu, prin teleindicaţie, aparatului central de tragere.

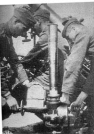


La aparatul central de tragere elementele primite sunt transmise, după ce au fost transformate şi concentrate, la tunuri.



Tunurile au înregistrat indicaţiile primite şi-şi îndreaptă automat gurile lor de foc spre ţinta vie a avioanelor inamice. In felul acesta ţevile tunurilor au luat un unghiu determinat de poziţia avioanelor inamice, care au intrat astfel în planul lor de foc.

Piesele au intrat în activitate, avioanele sunt urmărite cu muşchii încordaţi, cu ochii atenţi, fiecare pe aparatele sale, unii ochesc, alţii reglează focoasele, alţii încarcă şi tragerea se înteţeşte.





În serviciul fiecărei piese, servanţii cu atribuţii precise, colaborează la reperarea şi la deslănţuirea focului antiaerian; se reglează focoasele proectilelor în aşa fel ca ele să se spargă la înălţimea indicată de aparatul central de tragere.

485



Ţeava trebuie curăţită cu ştergătorul, după o tragere atât de eficace.



Ţevile bateriei au rămas, după alungarea avioanelor inamice care încercaseră să pătrundă în sectorul apărat de această baterie antiaeriană românească, piese în alarmă.



Apoi, după ce s'a scurs timpul de siguranţă, inamicul ne mai încercând să guste din barajul de foc al antiaerianei române din apărarea acestei regiuni, soldaţii trăesc câteva clipe de răgaz, în poziţie, alături de amplasamentele ..r, citind ziarele „Sentinela", „Soldatul" „Aripi Româneşti", venite din ţară, cu veşti proaspete.

Fototext S. M. P.
rep. foto Serg. t. r.
TILL HANTZ
din armata română

HOTARELE FIREŞTI ALE ŢĂRII NOASTRE



DUPA cum se ştie, contopirea elementelor Daco-Romane şi-a găsit locul de zămislire al noului popor în unitatea geografică carpatină şi în bazinul Dunărean.

Scopul expansiunilor care au avut loc a fost de a reveni pe pământul strămoşesc, dintre câmpia Tisei, a Dunărei şi Nistru, care fac parte din punct de vedere geopolitic din adăpostul natural Carpatin. Statele româneşti şi-au bazat existenţa pe stăpânirea căilor de comunicaţii comerciale-gurile Dunării, Nistru şi Marea Neagră.

Prezenţa la gurile Dunării a elementului românesc avea o mare importanţă în asigurarea continuităţii şi desvoltării comerţului Statelor Europene apusene, cu Orientul.

Aceiaşi poziţie strategică o prezintă şi astăzi România, deci îşi bazează existenţa ei pe unitatea geografică carpatină indivizibilă ca element geopolic şi economic şi bazinul dunărean sau mai exact gurile Dunării.

Expansiunea rusească din 1940 era un pericol nu numai pentru Ţara noastră, dar pentru întreg continentul European în care se urmărea de către conducătorii comunişti, introducerea mentalităţii lor care distrugea credinţa, tradiţia, familia şi morala. In cazul când comunismul ar fi triumfat, specia umană de pe întregul glob s'ar fi inferiorizat până la animalitate.

In Europa reuşise deja să se infiltreze bolşevismul încă dela terminarea războiului mondial 1916-1919, când în Ungaria sub influenţa lui BELA KUN, începuse energic această acţiune pe care şi acolo brava noastră armată avea s'o îngenuncheze, făcând sacrificii mari.

Apoi în 1930 în două rânduri s'a manifestat acţiunea comunistă şi a căutat să pătrundă în Germania, unde a fost înăbuşită de Naţional Socialişti conduşi de Adolf Hitler.

Infine, Spania a fost ţara care a suferit cele mai grele încercări ale acţiunei comuniste, deoarece acolo această doctrină îşi făcuse un adevărat bastion pentru extremul occident al Europei.

Situaţia în care a căzut Franţa în 1940, situaţie în care se găseşte şi astăzi şi din care nu se ştie când se va mai putea redresa, se datoreşte tot influenţei comuniste care pătrunsese adânc în conducerea statului.

Apoi comunismul se manifestă puternic chiar prin forţa armată şi rând pe rând îi cad pradă Ţările Baltice, începând cu Polonia, Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania, şi în cele din urmă a încercat să pătrundă chiar şi în România, prin Basarabia şi Bucovina.

Dar nu numai în timpurile din urmă s'a simţit necesitatea unei pregătiri temeinice militare care să ţină piept pericolului roşu, dar din cele mai vechi timpuri Conducătorii Ţărilor Româneşti şi-au avut armate bine pregătite cu care au făcut zid pericolului din Răsărit şi dela Sud, care le ameninţa Ţara şi Continentul.

Conflictul avut de Ştefan cel Mare cu Vlad Ţepeş pentru Chilia se datoreşte necesităţii strategice de a stăpâni căile de comunicaţie ce legau Apusul cu Orientul.

Din aceşte timpuri penetraţia Moldovenilor peste Nistru se accentuiază din nevoia asigurării acestor comunicaţii. Este de remarcat faptul existenţei negustorilor Moldoveni, alături de cei greci în vechiul port unde este astăzi Odesa, vechiul cartier de aşezare comercială de atunci, este actualul cartier Moldovanca din Odesa.

Cât priveşte frontiera dela VEST, ea nu mai poate da naştere la discuţii, deoarece lăsând la o parte datele istorice şi etnografice, unitatea Carpatină se impune dela sine.

Atât Ştefan cel Mare cât şi Mihai Viteazul au ridicat problema geopolitică a neamului românesc, căutând să alcătuiască un Stat puternic cu centrul pe coloana muntoasă care formează coloana vertebrală a neamului românesc.

Căci singur poporul român a apărat bastionul Carpatin evidenţiind strânsa legătură geopolitică dintre naţiune şi pământul strămoşesc.

In acelaş scop de apărare, Regele Carol I şi-a organizat armata după concepţia militară germană.

In 1940 când conducerea Ţării noastre a fost încredinţată Generalului Ion Antonescu, acesta cu viziunea sa clară a înţeles necesitatea apropierii noastre de armatele Axei, cu care mergând alături să putem face faţă hidrei bolşevice.

Şi în 1941 când Führerul Adolf Hitler prevede intenţiile bolşevice de a ataca Continentul, hotărăşte să atace el mai întâi iniţiativei sale se alătură dorinţa noastră de a ne salva fraţii robiţi şi de a ne răsbuna umilirea suferită dela 29 Iunie 1940 şi până la 22 Iunie 1941, când la ora 3,20 dim. au fost auzite primele bubuituri de tun, care prevesteau începutul răsboiului sfânt şi era deci necesar să ne apărăm existenţa neamului, regalitatea şi onoarea.

Popoarele cu viziunea clară au intrat

-läturi de trupele germane în marea Cruciadă contra bolșevismului.

Frontul se întindea dela Oceanul Înghețat de Nord până la Marea Neagră. Partea de Sud a frontului era încredințată Generalului Ion Antonescu secondat de Șeful Marelui Cartier General, Generalul Alexandru Ioanițiu, care avea să piară la datorie după ce condusese la isbândă trupele germano-române, recucerind pământurile strămoșești, Basarabia și Bucovina, și după ce se pregătise căderea Odesei și cucerirea Transnistriei; această regiune dela răsăritul României cuprinsă între Nistru, Bug, Marea Neagră și Liadova, care cu 2500 ani în urmă era locuită de strămoșii noștri Traci din ramura Geto-Dacă și purta numele de Tirageția, adică Dacia dela Nistru, mai târziu este cunoscută sub numele de țara Bolohovenilor adică Țara Românilor și Țara Brodnicilor, adică țara Românilor dela vaduri. Mai către timpurile noastre a primit numele de Moldova Transnistriană, care a fost apoi prescurtat în Transnistria.

Dacă cercetăm această problemă cu toată obiectivitatea, constatăm că Transnistria nu este decât o parte din marea unitate geografică, politică, istorică și etnică, a pământului românesc și că din toate aceste puncte de vedere este legată de restul pământului românesc cu care formează un tot organic și unitar.

Trebuie ținut seama deasemeni că Rusia nu a anexat Transnistria politicește decât la 1792-93. Astfel trecutul Transnistriei face parte integrantă din istoria Neamului Românesc. Tracii au locuit Transnistria încă din timpurile când harta etnografică nu pomenea nicăieri pe Ruși sau de Ucraineni.

Vitejia probată de armatele noastre ne va reîntregi România noastră scumpă în hotarele ei naturale.

Țara sub suveranitatea tânărului nostru Rege și condusă de bravul nostru Mareșal își va căpăta în noua Europă, cinstea și prestigiul pe care il merită o Țară cu o armată ca a noastră, care a luptat fără preget și a ocupat cele mai mari fortărețe din lume ca Odesa, Sevastopol etc., și în afară de aceasta, care știe să lupte până la ultimul glonț și să se înfrățească în luptă atât generalii cât și soldații, murind mai bine decât să cedeze dușmanului.





AQUILA ZAMFIROPOL *)

*) Publicăm cu plăcere lucrarea tinerei noastre colaboratoare — premianta Inspectoratului Școlar al Capitalei — intru cât, deși subiectul ei nu are caracter aviatic, excepția va fi ușor înțeleasă de toți cititorii români.





— Dragoș Vodă a descălicat venind din Maramureș.

— Primele texte românești au fost scrise în Maramureș.

— Bobâlna revoluției dela 1437 se află în județul Someș.

— Andrei Mureșeanu, nemuritorul autor al patrioticei poezii „Deșteaptă-te Române", s'a născut la Bistrița.

— Marele român Simion Bărnuțiu s'a născut, a trăit și a fost îngropat în Bocșa Română din Sălaj.

— Poetul Gh. Coșbuc s'a născut în Năsăud.

— Octavian Goga, mare patriot și poetul durerilor noastre românești, își are mormântul la Ciucea.

— Luptătorul dârz care a fost Vasile Lucaciu s'a născut în Satul-Mare.



Inspecția D-lui General Ramiro Enescu, Șeful Statului Major al Aerului, la un eroic grup de bombardament.



Un luptător aerian: Lt. av. Jean Rădulescu

Un grup eroic!

In comuna aceia basarabeană cu ulițele ca niște vertebre, la Leipzig, unde l-am cunoscut mai în deaproape pe Lt. C-dorul Iosifescu N., dacă-l căuta cineva, i se răspundea irevocabil.

— La escadrila 80.

Comandantul secund al Grupului Landman, se afla atras de o irezistibilă și caracterizantă afecțiune pentru mezinii flotilei, în mijlocul celei mai proaspete promoții de naviganți.

Avea pentru ei o anumită atitudine care era și părintească pentru vârsta lor socială încă neîncercată, — și admirativă pentru elanurile, optimismul, sufletul sprințar al acestor băieți și către cari dragostea comandantului mergea cu toată însuflețirea.

Am înțeles că îi iubește ca pe proprii săi copii, fiindcă — ori unde, la popotă, unde vorbele pline de duh ale lui René, humorul rotund a lui Dinu Marian sau siguranța aceia ofensivă, atât de curată în intransigența ei tinerească, pe care o purta ca pe un drapel, Valerică Demetrescu sau la postul de comandă, unde-i convoca pentru ordine, Lt. C-dorul Iosifescu îi se adresa cu același zâmbet blajin, cu o duioșie în care se domoliseră tristeți vagi ca umbrele serilor basarabene, și le spunea pe numele lor de botez. Cald, părintește, camaraderește, fie că-i cerea lui René o țigare, fie că-i da ordin lui Valerică să pregătească avionul pentru misiune în zori...

GRUPUL LANDMAN

La Grupul acesta de bombardament, disciplina și buna dispoziție au fost și au rămas coordonatele lui sufletești.

Și cum ele sunt rezultanta unei tradiții în conducerea flotilei din care făcea parte, Grupul nu putea decât să semene leit cu actualul său comandant Lt. C-dor Landman Paul. care îmbina într'o armonie fermecătoare, omenia, deciziunea, camaraderia, spiritul de jertfă personală și humorul acela de calitate, sfătos, degajat, fără vârstă.

Cu o astfel de tradiție și lângă un atare om nu puteau crește bălării sau animozități.

Intre doi oameni, — Lt. C-dor Landman și succesorul său Lt. C-dor Iosifescu — Grupul acesta polariza activitatea lui pe repere de înaltă etică militară, iar rezultatele lui trebuiau să fie aidoma efigiei celor doi comandanți.

Mi-amintesc de atacul la sol dela Dalnik când Lt. C-dorul Landman Paul, după ce a explicat cum trebuie să se desfășoare misiunea, a cerut haina de sbor ca și cum ar fi cerut un jurnal și a pornit spre unul din avioane.

— Merg și eu cu voi!

Simplu, omenesc, fără găselnițe.

Așa cum a fost acest minunat comandant, actualmente cavaler al Ordinului Mihai Viteazul pentru marile lui calități ostășești, morale, technice și de combatant de primă linie, dealungul celor aproape tot atâtea misiuni câte a executat unul din locotenenții sau adjutanții săi.

ECUAȚIA SUFLETEASCĂ A GRUPULUI

Când i-a trecut Lt. C-dorului Iosifescu comanda, ecuația sufletească a Grupului era cristalizată. Intre noul comandant și vechii lui camarazi de luptă din prima campanie, se stabilise raporturi definitive.

Două zeci și șase de misiuni până la căderei Odessei.

Douăzeci și șase de prilejuri de cunoaștere reciprocă și legământ între comandantul secund și cadeții lui. Intr'una din aceste misiuni, încolțit de 30 de Rata, devotamentul cadeților l-a salvat. In avionul care a rupt formația, ca să se repeadă greoi, dar decis, în rolul vânătorilor bolșevici ca să-și salveze comandantul, se afla la manșe René Gănescu.

— ...René, dă-mi o țigare!

— ...René, azi atacăm așa. Intrăm pe la Nord și degajăm aici.

René, cadetul formației de bombardament condus de Lt. c-dorul Iosifescu, tălmăcea astfel legătura sufletească indestructibilă a cadeților Grupului cu șeful lor.

CADEȚII

Târziu, între două campanii, humorul viu ca spuma de drojdie a lui René, băiatul acela înalt cât un stânjen și bujorii din obrajii lui Valerică aveau să apună. Sublocotenenții Gănescu și Demetrescu, doi stâlpi ai promoției lor, cu pieptul acoperit de înalte decorații de război, au căzut la datorie.

Atunci, prietenul lor dela Ziliștea și de la Leipzig, și comandantul lor a plâns. Doi cadeți, doi prieteni care întruchipau la un loc însăși tinerețea voluntară și superbă, răriseră frontul atâtor amintiri proaspete de război.

. . . .

Mereu în fruntea escadrilei 80, Lt. Comandorul Iosifescu a stat alături sufletește de camarazii lui de formație, așa cum se desprinde din registrul istoric al Grupului.

„Comandantul secund al Grupului ia parte în misiuni ca pilot și comandant de formație la Esc. 80, constituind prin prezența sa un puternic suport moral pentru echipajele tinere ce încadrau această escadrilă.

„Hotărât, calm și temerar, Lt. C-dorul Iosifescu N. a condus totdeauna formația sa la obiectiv, indiferent de reacțiunea inamicului și a perseverat în executarea misiunilor, revenind în nenumărate rânduri de câte două trei ori la țintă, pentru a fi lansate toate bombele sau pentru a fi fotografiate rezultatele.

„Fiind cel dintâi gata să plece în misiune, Lt. C-dorul Iosifescu N., a rămas la teren — resemnându-se — numai atunci când Comandantul Grupului intrând în



Dl. General av. Gh. Jienescu, Ministrul Subsecretar de Stat al Aerului, într'o inspecție, însoțit de d. G-ral Gheorghiu Ermil— Comandantul corpului aerian român aflat pe front — de comandanții de Flotilă și grup: C-dor V. Constantinescu, Christescu și Iosifescu

Cpt. av. Dumitru Ştefănescu — Lt. av. O. Roventa — Ş. Lt. av. r. Oncioiu Mihail — Lt. av. Georgescu Gh.

formaţie, îi ordona să-l înlocuiască la postul de comandă".

Când grupul a intrat în acţiune în sectorul Stalingrad sub comanda Lt. C-dorului Iosifescu N., noul comandant ducea cu dânsul mai departe tradiţia vechilor comandanţi şi entuziasmul cadeţilor din prima campanie alături de hotărîrea bărbătească a vechilor luptători. Cadeţii deveniseră cadrele de bază ale nouilor şi grelelor bătălii depe cerul Donului şi al Volgei. Aveau deja — şi jertfe şi victorii.

LUPTA PE SALTURI

In luptele dela 19 Sept. 1942 până la 8 Februarie 1943, Grupul acesta de Heinkele a aruncat circa două milioane Kg. de bombe în două sute de misiuni.

Cu lovituri de o precizie exemplară, încât Grupul primea chiar obiective speciale înguste de 150 de metri, în faţa liniilor noastre şi germane de infanterie, au fost distruse fabricile dela Stalingrad, Krasnaja Sloboda, gările din Cotluban, Frolow; la Mihailowa formaţiile de Heinkele au pătruns 140 de Km. în spaţiul inamic, fără vânătoare, deşi pe traseu se aflau 5 terenuri de vânătoare în stare de alarmă.

In drumul bombardierelor noastre s'au ridicat tot de atâtea ori câte ieşiri au făcut, perdele de antiaeriană dese ca sita. Insă băeţii Lt. comandorului Iosifescu aveau antrenamentul făcut cu prisosinţă, dela Basarabeasca, dela Dalnic, dela Bulgárica, dela Odessa. Şi apoi ştiu câtă meticulozitate punea şeful acestui grup glorios în pregătirea misiunilor.

Simplu sburător, rămânea ceasuri întregi pentru a trage, cu personalul său navigant, învăţăminte din fiecare misiune executată. Şi orice misiune nouă era detailată până la cel mai mic amănunt, încât să surprindă deseori obiectivul nepregătit pentru reacţiune. Mai presus de orice, fermitatea cu care au fost executate cele mai grele misiuni, dela bombardamentele asupra Stalingradului căruia i-au luminat ruinele cu peste 40 de incendii sfinţite de jertfa măreaţă a echipajului Cpt. Mişu Holban-Lt. rez. Ionel Dumitru, lovit în plin de sita de moarte depe cerul Stalingradului, — până la crâncena bătălie depe Don unde au atacat la 10 metri înălţime coloane blindate şi cavalerie sovietică.

Şi aşa, luptând pe salturi, dintr'un teren pe altul, acţionând cu o parte din echipagii între două deplasări, Heinkelele Grupului Iosifescu au ţinut tare frontul dela Rostov într'o colaborare frăţească cu infanterie noastră şi germană încleştată năpraznic în grele bătălii defensive.

ECHIPAJUL UNIC

Grupul acesta de bombardament, care a excelat prin îndemânarea şi precizia echipajiilor, prin avalanşa de misiuni şi cascada de kilograme de bombe aruncate pe obiectivele cele mai înverşunate, este unul din grupurile de elită ale aviaţiei noastre.

Am vorbit mult cu Cpt. Profir Ion, unul din piloţii excepţionali ai bimotoarelor, un băiat în care aştepţi dintr'o clipă într'alta să isbucnească un incendiu. Am găsit într'însul un pasionat al pilotajului un artist al atacurilor de bombardament şi un cald camarad pentru toţi cei care au înfruntat, alături de el, moartea. Mi-a povestit lucruri extraordinare în felul lui discret de a le spune, cu modestia şi cuviinţa aceia atât de delicată care caracterizează un temperament totuşi năvalnic. Am trăit intens, tot pateticul acelui minunat echipaj care a fost al Căpitanului Profir Ion — Cpt. Teodoru Eugen. Acesta din urmă a căzut în ziua, singura zi, când nu făcuse echipaj cu cpt. Profir, care poartă în ochi o tristeţe duioasă, de parcă sufletul lui Teodoru i-ar răcori gândurile cu amintirea lui.

Echipajul acesta este un model pentru sufletul unic pe care-l făceau cei cinci oameni la bord, şi aşa cum spune Cpt. Profir, structura sufletească a echipajului este opera exemplarei ţinute de război a lui Teodoru. In cele 86 de misiuni ale sale a fost de o tărie de fier, de o preciziune de bombardament stimulatoare pentru celelalte echipagii şi de un potenţial sufletesc de aşa mare calitate, că tot echipajul gândea, simţea ca dânsul. Ca ei toţi, ca să transcriu adevărul, fiindcă temperamentul bătăios a lui Teodoru s'a închegat prin ciocnire în voinţa unică a celor doi ofiţeri, o voinţă depăşitoare de moarte încât rupeau formaţia după bombardament şi rămâneau pe obiectiv ca avion fotograf. Cpt. Profir răsturna avionul la o miime de verticala lui, cpt. Teodoru fotografia şi apoi devenea fericit ca un copil, omul acesta arţăgos la ducerea spre obiectiv, iar afecţiunea lui sgomotoasă încălzea sufletele tuturor. Mitraliorul şi radiotelegrafistul aşteptau cu sufletul ghem explozia aceasta de voioşie şi ştiau astfel că misiunea a fost astfel bine executată.

Aşa a fost echipajul unic al grupului. La 30 Noembrie 1942 avea să fie citat pe ordin de zi pe Corpul Aerian, împreună cu echipajul Slt. rez. Oncioiu Mihail-Adj. Petcu Constantin, alt echipaj tare, pentru distrugerea unui depozit de muniţii dela Rybnij.

IN BEZNA ALBĂ DEPE CYR

In ziua în care a căzut Cpt. Teodoru în echipaj cu Adj. Pârvan, o patrulă de He. a primit ordin să facă o recunoaştere armată cu căutare de obiective.

Vremea era mizerabilă, vreme de apocalips. Zăpada, în vârteiniţele viforelor, uniformizase reperele şi avioanele noastre navigau greu în bezna depe Cyr.

Trei echipăgii tari: Cpt. Teodoru Eugen—Adj. Pârvan, Lt. Rădulescu Jon—Slt. Dinu Marian, Slt. Georgescu—Adj. Cojocaru.

Deasupra lor o plapumă vânătă de nori. Sub ei, alb. Avioanele pluteau la 5—10 metri de pământul înzăpezit, iar observatorii îşi chinuiau ochii să-i, poată lega de repere neprevăzute, în unghiurile imposibile de vizare ale vitezei la care mergeau. S'au pomenit astfel trecând, la 20 Km. Est Bukowska, peste o concentrare de baterii antiaeriene pe care a surprins-o sborul acesta sandwich între nori şi pământ. Viteza şi unghiurile mici de vizare nu permiteau atacul în momentul în care avioanele au trecut la o verticală scurtă de 10 metri faţă de amplasamentele duşmane.

Cpt. Teodoru a determinat formula de atac, a virat larg cu patrula pentru realizarea şi controlul unghiului de bombar-

(Continuare in pag. 23)



Sburătorii unui glorios grup de bombardament, pe front

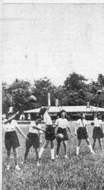
ȚARA NOASTRĂ

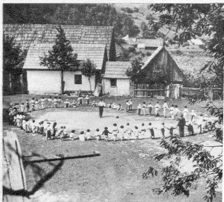
Biserica din Ciomăgești-Argeș



Cisnădioara — Jud. Sibiu

Un grup de fete din organizația extrașcolară





Intr'un sat din Ardeal învățătorul, arată elevilor săi, dansul național românesc, Hora Unirii

UN GRUP EROIC

(Urmare din pag. 21)

dament, revenind apoi în linie și atacând dela 10 metri.

Urgie de bombe în urgia de foc pe care au ridicat-o tunurile și mitralierele bolșevice care-și pregătiseră elementele de tragere din momentul în care au fost alarmate.

— „Densitatea barajului era asigurată și am trecut astfel prin sita aceia în care Cpt. Teodoru a fost lovit în motor. După atacul acesta, atacul bolșevic din sector a fost întârziat. *Nimeni n'a sburat în ziua aceia*".

Sunt cuvintele Lt. Jan Rădulescu care înfățișează fundamentul moral al celei mai grele jertfe a grupului și mândria cuviincioasă a echipagiilor care au luptat în ziua aceia, singure, împotriva dușmanului terestru și contra îndârjirii atmosferice. O zi de onoare a aviației române de bombardament.

TREC CAVALERII...

Cu asemenea cadre a luptat Grupul He al Cpt. C-dorului Iosifescu N. făcând acțiuni care, în afară de satisfacția technică a echipagiilor a atras mulțumirile înalților comandanți ai aviației germane și române și a Armatei în folosul căreia a stăvilit sau întârziat atacuri inamice ca bunăoară, la Klezkaja, unde — după bombardamentul Heinkelelor românești, un singur batalion de infanterie de al nostru a reușit să cucerească satul.

Elemente de elită alcătuiesc ferura morală a acestui grup, elemente care au dat și tributul lor de jertfă, cele cinci echipagii căzute — la Stalingrad, pe Cyr sau pe Don —, și partea lor de glorie la gloria cea mare a aripilor românești.

Sunt cavalerii...

Cpt. Comandor Iosifescu N. cu 50 misiuni, conducându-și formațiile cu acea clar viziune care l-a scos din situațiile cele mai grele, la Dalnik la Odessa ca și în restul ieșirilor pe cerul Stalingradului, la Krasnaja Sloboda unde au fost bombardate celebrele fabrici de peste Volga, la Kotluban, la Frolow, etc.

Din Grupul lui de sburători care l-au însoțit în efortul său spiritual și material, 10 ofițeri sunt propuși la Mihai Viteazul și 4 adjutanți la Virtutea Militară.

Numărul misiunilor lor este edificator pentru experiența de războï și pentru antrenamentul lor cu moartea: sunt *garda de onoare a Flotilei 1 Bombardament.*

Lt. Jan Rădulescu 123, recordmanul grupului, cu 2 avioane doborîte în 15 lupte (unul personal) majoritatea misiunilor la joasă înălțime.

Slt. Oncioiu Mihail, un băiat calm, tăcut, care a dat cele mai bune rezultate ale grupului, în 116 misiuni, distrugând cavaleria bolșevică pe Cyr, nimicind o coloană de 1000 mașini sovietice, amânând astfel atacul proectat, surprinzând formații de tancuri în atac și dislocându-le.

Cpt. Profir Ion cu 140 misiuni, un pilot de elită, un caracter de bronz, un temperament de luptător medieval.

Cpt. Teodoru Eugen, cu 86 misiuni materializate prin distrugeri precise și fotografii documentare. Un om care a căzut cu regretul, poate, că nu a isbutit prinde pe pelicula D. I. D.-ului său, atacul unui Yak. Era marea lui dorință...

Lt. Georgescu G. veselul și tot pe atât de curajosul nostru camarad, cu 101 misiuni.

Lt. Roventa Octavian și Slt. Dinu Marian, cu câte 10 și 85 misiuni.

Lt. rez. Ionel Dumitru, admirabilul Ionel, căzut la Stalingrad, fiindcă a ținut să distrugă cu orice preț obiectivul dat.

Și cpt. Ștefănescu Dumitru, acest inegalabil prieten și comandant, cu 95 de misiuni, încheie frontul celor care, cu Adjutanții Petcu, Cojocaru, Dimitriu și Pârvan (propuși pentru Virtutea Militară) vor primi, pe inima lor bravă, înaltele insemne ale virtuții românești.

Sunt 14 sburători care pregătesc, alături de Cpt. C-dorul Landman Paul și Cpt. Nanu N., garda de onoare a Flotilei 1 Bombardament...

OAMENI DE PROVĂ

Sunt numai o parte din cei cari au luptat, cu aceiaș credință și cu acelaș entuziasm, cu comandantul lor în frunte și toți laolaltă fac parte din categoria aceia de mare inițiativă, de curaj, de acțiune dinamică, pe care Jose Frances, unul din marii scriitori spanioli, îi numia „oameni de prova". Pe urma lor calcă alții, toți cei pe cari nu i-am pomenit încă aici, dar care sunt tot atât de bravi ca și ceilalți!

ION BĂLEANU

INFORMAȚII

In după amiaza zilei de 1 August a. c. o escadră de bombardament americană în forță de cc. 150 avioane de tip „Liberator" quadrimotoare — faimoasele „cetăți sburătoare" — a atacat regiunea petroliferă Ploești-Câmpina. In altă parte a revistei noastre este arătat mai pe larg sborul și rezultatul practic al acestui atac inamic. In această pagină — închinată exclusiv „Aripilor Românești în luptă" — găsim prilejul nimerit de a omagia încă odată îndrăzneala, eroismul de legendă și devotamentul fără de margini al sburătorilor și artileriștilor noștri antiaerieni cari — luptând într'o strânsă camaraderie cu sburătorii și artileriștii antiaerieni germani — au dobândit, prin grele bătălii aeriene, o victorie fără precedent, și pe care cei de „dincolo de ocean" au trebuit să o aprecieze cum se cuvine și să o recunoască prin toate posturile lor de radio. De altfel nici nu puteau face altcum: cele 41 de avioane doborîte și semănate în cuprinsul țării noastre — în afară de un alt număr considerate ca pierdute pe drumul reîntoarcerii lor în Africa — au constituit un „document" categoric, vizibil de toată lumea și în consecință foarte convingător...

Pierderile minime suferite de aviația noastră și de cea germană în această neegală luptă, arată măestria sburătorilor lor.

Ne închinăm cu smerenie pe urma unor jertfe scumpe, cari — mărind numărul celor ce au căzut până în prezent pentru drepturile și gloria Patriei — vor reprezenta deapururi icoanele sfinte ale Nației Românești!

*

In această aprigă bătălie aeriană — în care armamentul de bord al „cetăților sburătoare" era mult superior minunatului avion românesc de vânătoare I.A.R. — sublocotenentul aviator Anastasescu, după ce a răpus cu dibăcie și curajul său un „Liberator" american în care se aflau 10 naviganți și tot atâtea mitraliere, luând la rândul său foc, s'a năpustit în căderea sa într'un al doilea quadrimotor pe care l-a prăvălit într'o teribilă împreunare! Soarta a vrut ca eroul nostru să supraviețuiască acestui legendar gest ce închide într'însul cea mai superbă hotărîre și cel mai înalt devotament pentru Patrie și armă!

In 1919, sublocotenentul Bucur luptând pe Tisa contra 3 avioane maghiare aparținând armatei bolșevizate a lui Bela Kun, după ce a doborît unul, a preferat să intre „în plin motor", într'altul decât să cadă sigur doar cu o singură victorie!

In 1941, sublocotenentul Claru Vasile, — într'o luptă cu 5 Rata bolșevice — după ce doboară 2 din ele, procedează la fel cu al treilea, transformându-se în singurul proectil de care mai dispunea la bord!

In 1943, sublocotenentul Anastasescu... Bucur, Claru, Anastasescu! Aceiași faptă; trei supraoameni!

AL. DEM.

„ARIPI ROMÂNEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, Instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", București, Str. Brezoianu, 8. Registrul com. nr. 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, București.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 20 VII-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.



CĂPITANUL AVIATOR ŞERBĂNESCU, BRAV SBURĂTOR ŞI LUPTĂTOR AERIAN. ARE 16 AVIOANE INAMICE DOBORÎTE PE FRONTUL DE EST